Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

27 830 Materieelprojecten

Nr. 151 **BRIEF VAN DE MINISTER VAN DEFENSIE**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 april 2015

Inleiding

Bij maritiem en luchtgebonden optreden wordt de omgeving in beeld gebracht met radarsystemen. Om te achterhalen welke eenheid achter een radarcontact schuilt, kan een contact elektronisch ondervraagd worden. De systemen die dit mogelijk maken, zijn verouderd en moeten worden vervangen. Ingevolge de afspraken in het Defensie Materieel Proces (DMP), informeer ik u met deze brief over deze behoefte (A-fase).

Achtergrond

Het identificatiesysteem dat voor civiel luchtverkeer wordt gebruikt, heet *Secondary Surveillance Radar* (SSR). De oude versie van SSR is niet berekend op de toename van het luchtverkeer de afgelopen decennia. Hierdoor verloopt de identificatie steeds moeizamer. Dit heeft ertoe geleid dat een nieuwe variant is ontwikkeld: SSR Mode-S. Dit systeem is verplicht gesteld in grote delen van het wereldluchtruim.

De militaire variant op SSR heet *Identification Friend or Foe* (IFF). Dit systeem wordt niet alleen voor vliegtuigen en helikopters gebruikt, maar ook voor schepen. De IFF-standaard die de Navo nu gebruikt, is vanwege de ouderdom van de gebruikte techniek toe aan verbeteringen op het gebied van veiligheid en betrouwbaarheid. De Navo heeft besloten een nieuwe standaard te introduceren, waarmee de identificatiecapaciteit weer toekomstbestendig is. Deze standaard heet IFF Mode-5. De Navo-lidstaten hebben afgesproken 1 januari 2019 te hanteren als streefdatum voor de implementatie van IFF Mode-5.

Het uitblijven van IFF Mode-5 capaciteit kan tot gevolg hebben dat op termijn Nederlandse eenheden en andere Navo-eenheden elkaar niet als vriendschappelijke eenheden herkennen, waardoor de kans op *friendly fire* toeneemt. De Navo streeft ernaar in 2019 over te gaan op IFF Mode-5. Zonder die capaciteit kan Nederland alleen met flinke beperkingen

kst-27830-151
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2015

deelnemen aan Navo-operaties en -oefeningen. Zonder SSR Mode-S ondervraagcapaciteit kunnen beeldopbouwtaken niet goed worden uitgevoerd.

Behoeftestelling

Kwalitatieve behoefte

Eenheden die zelfstandig een beeld met radar opbouwen, moeten in staat zijn radarcontacten te ondervragen. Deze eenheden moeten worden uitgerust met IFF Mode-5 en SSR Mode-S ondervraagcapaciteit. Eenheden die ondervraagd kunnen worden, moeten worden uitgerust met IFF Mode-5 en SSR Mode-S antwoordcapaciteit. De vliegende eenheden zijn al voorzien van SSR Mode-S antwoordcapaciteit vanwege een wettelijke verplichting. Een aantal eenheden kan zowel zelfstandig beeld opbouwen als ondervraagd worden. Deze eenheden moeten dus met zowel ondervraag- als antwoordcapaciteit worden uitgerust.

Kwantitatieve behoefte

De aantallen voor deze behoefte zijn gebaseerd op de platformen die op dit moment beschikken over verouderde IFF of SSR-capaciteit. Platformen die binnenkort worden afgestoten, die nog verworven moeten worden of die al over de capaciteit beschikken, zijn niet meegenomen in deze behoeftestelling. De F-16 en Patriot worden in een afzonderlijk project van de gewenste capaciteit voorzien. De NH-90 beschikt thans alleen over antwoordcapaciteit, maar uitbreiding met ondervraagcapaciteit is gewenst. Dit leidt in totaal tot een behoefte van 7 keer ondervraagcapaciteit, 41 keer antwoordcapaciteit en 20 keer de gecombineerde ondervraag- en antwoordcapaciteit (zie bijlage bij deze brief).

Financiële aspecten

Investering

De kosten bestaan uit kosten voor hardware en integratie enerzijds en voor ondersteunende zaken zoals voorraden, opleidingen, documentatie, test- en meetapparatuur anderzijds. De kostenraming komt, inclusief projectreserve, uit op een bedrag tussen de € 25 en 50 miljoen. Ik verwijs u naar de commercieel vertrouwelijk bijlage voor de geraamde investeringen[1].

Exploitatie

Het betreft hier een vervangingsbehoefte. Platformen met verouderde IFF en SSR-capaciteiten worden voorzien van toekomstbestendige versies van soortgelijke capaciteiten. De instandhoudingskosten van de nieuwe systemen zijn naar verwachting gelijk. Deze kosten zijn al onderdeel van het huidige instandhoudingsbudget van de betrokken platformen.

Verwervingsstrategie en industriële aspecten

De benodigde systemen zijn «van de plank» verkrijgbaar en er is geen aanvullend onderzoek nodig. Ik ben dan ook voornemens de B, C, en D-fase van het DMP te combineren. Op de varende eenheden zal Defensie zelf de apparatuur plaatsen en integreren. Voor de luchtgebonden

[1] Ter vertrouwelijke inzage gelegd, alleen voor de leden, bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

systemen zal de systeemintegratie en de certificering in samenwerking met de industrie worden uitgevoerd.

Projectplanning

De voltooiing van de gecombineerde B/C/D-fase is eind 2016 voorzien. Begin 2017 kunnen dan de contracten met de leveranciers worden gesloten, waarna tot 2018 de inbouw in de diverse eenheden zal plaatsvinden. Het project zal in 2019 worden voltooid.

Projectrisico's

Product

Het betreft bewezen technologie. De te verwerven systemen zijn «van de plank» verkrijgbaar, worden door meerdere fabrikanten geleverd en worden door krijgsmachten over de hele wereld gebruikt. De risico's ten aanzien van product zijn dan ook laag.

Tijd

Als Nederlandse eenheden niet op tijd over de benodigde capaciteiten kunnen beschikken, kunnen ze alleen met grote beperkingen deelnemen aan Navo-operaties en -oefeningen. Voor schepen geldt dat de inbouw van de apparatuur plaatsvindt op het moment dat een schip voor regulier onderhoud in de haven ligt. Dat legt beperkingen op aan het tempo waarin de wijzigingen kunnen worden doorgevoerd, waardoor mogelijk niet alle eenheden op tijd kunnen beschikken over de benodigde capaciteiten. Dit risico wordt ingeschat als hoog. Om de gevolgen te beperken wordt bij de inbouwplanning rekening gehouden met de operationele planning, zodat eenheden die Mode-5 en Mode-S het eerst nodig hebben die ook het eerst krijgen.

Geld

De prijs van de apparatuur die moet worden aangeschaft, is goed in te schatten. Er bestaat wel een risico dat integratiekosten hoger uitpakken dan verwacht. Dit risico wordt ingeschat als hoog. Hiermee is rekening gehouden bij het bepalen van de projectreserve, die is opgebouwd uit vijf procent van de geraamde apparatuurkosten plus tien procent van de geraamde integratiekosten.

Relatie met andere projecten

- Instandhouding M-fregatten (in realisatie)
- Maritime Ballistic Missile Defence (in realisatie)
- Instandhouding LC-fregatten (in planning)
- C-RAM en Class 1-UAV detectiecapaciteit (in planning)
- Apache AH-64D block II upgrade (in realisatie)
- F-16 Mode-5 IFF (in realisatie)
- Internationale strategische tank en luchttransportcapaciteit (MRTT, in planning)
- vervanging Medium Power Radars (in realisatie)
- NH-90 (in realisatie)
- MALE-UAV (in planning)
- Chinook vervanging en modernisering (in planning)
- Cougar transporthelikopter (in afstoting)
- *Army Ground Based Air Defence System* (AGBADS, in realisatie)

Internationale samenwerking

Portugal heeft interesse getoond in samenwerking bij de verwerving van de nieuwe IFF- en SSR-capaciteiten voor de M-fregatten. Deze mogelijkheid zal in de vervolgfasen nader worden onderzocht. Daarnaast is samenwerking met België voorzien op het gebied van de M-fregatten en de mijnenjagers.

Tot slot

Omdat het projectvolume minder is dan € 100 miljoen, ben ik voornemens de directeur DMO te mandateren voor de realisatie van deze behoefte.

De Minister van Defensie,
J.A. Hennis-Plasschaert

Bijlage

– Benodigde aantallen systemen, per soort capaciteit.

Antwoordcapaciteit	
Onderzeeboten	4
Mijnenjagers	6
Chinook	17
NH-90 (transportvariant)	8
KDC-10	2
C-130	4
Totaal	**41**

Ondervraagcapaciteit	
AGBADS	7
Totaal	**7**

Ondervraag en antwoordcapaciteit	
LC-fregatten	4
M-fregatten	2
LPD's	2
NH-90 (maritieme variant)	12
Totaal	**20**